Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/2145

15. 04. 88

Sachgebiet 188

Beschlußempfehlung und Bericht

des Rechtsausschusses (6. Ausschuß)

a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksache 11/892 —

Entwurf eines Gesetzes zu den Protokollen vom 25. Mai 1984 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden

b) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksache 11/1108 —

Entwurf eines Gesetzes über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe (Ölschadengesetz — ÖlSG)

A. Problem

Der Gesetzentwurf — Drucksache 11/892 — dient der Ratifizierung der Protokolle vom 25. Mai 1984, wodurch im Ölhaftungsübereinkommen und im Fondsübereinkommen die Höchstsummen der Haftung eines Schiffseigentümers bei einem Ölverschmutzungsschaden ebenso angehoben werden wie die Entschädigung durch den Fonds. Weiterhin sollen der geographische und der sachliche Anwendungsbereich der Übereinkommen ausgedehnt werden. Durch den Gesetzentwurf — Drucksache 11/1108 — sollen die durch die Protokolle geänderten Bestimmungen in deutsches Recht umgesetzt werden, soweit diese Bestimmungen nicht unmittelbar anwendbar sind. Darüber hinaus sollen die in den geänderten Übereinkommen getroffenen Regelungen auch für Schiffe aus Nichtvertragsstaaten gelten. Schließlich sollen die nicht an Bord tätigen Lotsen mit den an Bord tätigen haftungsrechtlich gleichgestellt werden.

B. Lösung

Der Rechtsausschuß empfiehlt einstimmig, den Entwurf des Ratifikationsgesetzes — Drucksache 11/892 — unverändert und den Entwurf eines Ölschadengesetzes — Drucksache 11/1108 — geringfügig verändert anzunehmen.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Dem Bund, den Ländern oder den Gemeinden entstehen keine Kosten. Geringfügigen Mehrbelastungen der Tankerreeder und der Mineralölwirtschaft stehen Entlastungen bei den öffentlichen Haushalten und privaten Personen, die durch Tankerunfälle Ölverschmutzungsschäden erlitten haben, gegenüber.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf — Drucksache 11/892 — unverändert anzunehmen,

b) den Gesetzentwurf — Drucksache 11/1108 — mit folgender Maßgabe, ansonsten unverändert, anzunehmen:

1. § 3 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

   „(3) Die zuständige Behörde kann in den Betriebsräumen des Schiffes Kontrollen durchführen, um die Einhaltung der Pflichten nach den Absätzen 1 und 2 zu überwachen."

2. In § 7 Abs. 1 sind die Worte „oder Kapitän" zu streichen.

Bonn, den 15. April 1988

Der Rechtsausschuß

Helmrich	**Dr. Hüsch**	**Schütz**
Vorsitzender	Berichterstatter	

Bericht der Abgeordneten Dr. Hüsch und Schütz

I. Zum Beratungsverfahren

1. Den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zu den Protokollen vom 25. Mai 1984 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden — Drucksache 11/892 — hat der Deutsche Bundestag in seiner 36. Sitzung vom 5. November 1987 in erster Lesung beraten und an den Rechtsausschuß federführend sowie den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Verkehr und den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mitberatend überwiesen.

   Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner Sitzung am 11. November 1987 beschlossen, dem federführenden Rechtsausschuß die Annahme des Gesetzentwurfs zu empfehlen. Der Ausschuß für Verkehr hat dem Gesetzentwurf am 2. Dezember 1987 aus verkehrspolitischer Sicht zugestimmt. Der Ausschuß für Wirtschaft schlägt in seiner Stellungnahme vom 2. Dezember 1987 bei drei Enthaltungen der Mitglieder der Fraktion DIE GRÜNEN vor, dem Deutschen Bundestag die Annahme des Gesetzentwurfs zu empfehlen.

2. Den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe (Ölschadengesetz) — Drucksache 11/1108 — hat der Deutsche Bundestag in seiner 58. Sitzung vom 4. Februar 1988 in erster Lesung beraten und ebenfalls an die oben genannten Ausschüsse überwiesen. Der Ausschuß für Verkehr hat am 24. Februar 1988 dem Gesetzentwurf aus verkehrspolitischer Sicht mit dem Zusatz zugestimmt, daß der Änderungsvorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat, berücksichtigt werde. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner 19. Sitzung am 24. Februar 1988 einstimmig die Annahme des Gesetzentwurfs empfohlen. Der Ausschuß für Wirtschaft schlägt in seiner Stellungnahme vom 2. März 1988 mit großer Mehrheit bei einer Gegenstimme und zwei Enthaltungen vor, dem Deutschen Bundestag die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung der Stellungnahme des Bundesrates zu empfehlen, soweit die Bundesregierung dieser in ihrer Gegenäußerung zugestimmt hat.

3. Der Rechtsausschuß hat beide Gesetzentwürfe in seiner 19. und 20. Sitzung vom 2. und 9. März 1988 beraten. Er empfiehlt einstimmig, den Entwurf des Ratifikationsgesetzes — Drucksache 11/892 — unverändert und den Entwurf eines Ölschadengesetzes — Drucksache 11/1108 — mit zwei geringfügigen Änderungen anzunehmen.

II. Zum Inhalt der Gesetzentwürfe

Beide Gesetzentwürfe verfolgen das Ziel, den Schadensausgleich bei Ölverschmutzungsschäden, die durch Seeschiffe verursacht werden, zu verbessern.

1. Der Gesetzentwurf — Drucksache 11/892 — dient der Ratifikation von zwei Protokollen, die das Internationale Haftungsübereinkommen von 1969 bzw. das Fondsübereinkommen von 1984 ändern.

   Das Haftungsübereinkommen von 1969 sieht für den Eigentümer eines Öl als Bulkladung befördernden Seeschiffes eine verschuldensunabhängige Haftung für solche Verschmutzungsschäden vor, die durch aus dem Schiff fließendes oder abgelassenes Öl verursacht werden. Der Eigentümer hat jedoch die Möglichkeit, in Relation zur Größe des Tankers seine Haftung zu beschränken. Entsprechend diesem Haftungshöchstbetrag muß er eine Haftpflichtversicherung abschließen. Neben dem Schiffseigner ist eine Haftung seiner Bediensteten oder Beauftragten ausgeschlossen. Durch die jetzt erfolgte Änderung des Haftungsübereinkommens wird der Haftungshöchstbetrag um das drei- bis vierfache heraufgesetzt. Wie bisher wird der Höchstbetrag auf der Grundlage der Raumgröße des Schiffes berechnet. Beginnend mit einem Mindestbetrag von 3 Mio. Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds (ca. 6,9 Mio. DM) steigt die Haftungshöchstsumme bis zu 59,7 Mio. Sonderziehungsrechten (ca. 137,3 Mio. DM). Weiterhin erfaßt das Übereinkommen grundsätzlich nunmehr auch ein im Schadensfall leer fahrendes, aber zur Ölbeförderung konstruiertes Schiff, da dieses bei einer Tankreinigung infolge des Schmutzwassers oder des Bunkeröls ebenfalls erhebliche Schäden verursachen kann. Eine weitere Änderung des Übereinkommens betrifft den für die Schadenshaftung maßgeblichen Begriff des „Ereignisses". Zukünftig gilt als Ereignis nicht nur ein bereits eingetretener Ölverschmutzungsschaden, sondern auch eine schwer und unmittelbar drohende Gefahr, daß ein derartiger Verschmutzungsschaden eintritt. Schließlich wird der geographische Anwendungsbereich des Haftungsübereinkommens über das Hoheitsgebiet und das Küstenmeer eines Vertragsstaates ausgedehnt und erfaßt nun auch die in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht eingerichtete Wirtschaftszone eines Vertragsstaates. Wegen der sonstigen Änderungen sei hier auf die Denkschrift zu den Protokollen verwiesen (abgedruckt in Drucksache 11/892).

Das ebenfalls geänderte Fondsübereinkommen von 1971 bildet die Grundlage für den Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden. Dieser von der Mineralölwirtschaft finanzierte Fonds hat zwei Aufgaben. Zum einen leistet er bei Ölverschmutzungsschäden bis zu einer Höchstsumme dann Entschädigung, wenn der Schiffseigner ausnahmsweise nicht haftet oder aber der für ihn maßgebende Haftungshöchstbetrag überschritten ist. Zum anderen gewährt der Fonds dem Schiffseigner einen finanziellen Ausgleich für die ihn treffende verschärfte Haftung aufgrund des Haftungsübereinkommens. Die wichtigste, durch das Protokoll bedingte Änderung betrifft die bisherige Entschädigungshöchstsumme. Diese beträgt nunmehr 135 Mio. Sonderziehungsrechte (ca. 310 Mio. DM) und steigt unter gewissen Voraussetzungen nochmals auf 200 Mio. Sonderziehungsrechte (ca. 460 Mio. DM). Diese Neufestsetzungen liegen deutlich über dem bisher größten, im Zusammenhang mit der Strandung der „Amoco Cadiz" gerichtlich zuerkannten Schadensersatz. Wegen der weiteren Änderungen des Fondübereinkommens sei auch hier auf die o. g. Denkschrift verwiesen.

Da in den Protokollen ausdrücklich vorgesehen ist, daß die Haftungs- bzw. Entschädigungshöchstbeträge der beiden Übereinkommen von den Vertragsstaaten durch einen mit qualifizierter Mehrheit gefaßten Beschluß geändert werden können, gestattet der Entwurf des Ratifikationsgesetzes eine vereinfachte Umsetzung derartiger Änderungen durch Erlaß einer Rechtsverordnung.

2. Der Entwurf eines Ölschadengesetzes — Drucksache 11/1108 — dient dazu, innerstaatlich die durch die beiden Protokolle geänderten Haftungs- und Fondsübereinkommen auszuführen. Darüber hinaus soll der Anwendungsbereich des geänderten Haftungsübereinkommens in gewissem Umfang auch auf Seeschiffe aus Nichtvertragsstaaten erstreckt werden. Mit einer weiteren, nicht im sachlichen Zusammenhang zur Haftung für Ölverschmutzungsschäden stehenden Regelung soll ein nicht an Bord tätiger Lotse hinsichtlich der Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung dem an Bord tätigen gleichgestellt werden. Wegen der weiteren Einzelheiten des Gesetzentwurfs sei auch hier auf die Begründung zum Regierungsentwurf (Drucksache 11/1108) Bezug genommen.

III. Begründung der Beschlußempfehlung

Im Rechtsausschuß sind beide Gesetzentwürfe einstimmig angenommen worden. Die Anhebung der Haftungs- bzw. Entschädigungshöchstbeträge hat einhellige Zustimmung gefunden. Bedauert wurde jedoch, daß die Haftungsregelungen nur den Fall einer Ölverschmutzung, nicht jedoch eine durch andere umweltschädigende Stoffe bedingte Verschmutzung erfassen. Insoweit begrüßte der Rechtsausschuß das von der Bundesregierung vorgetragene Bemühen, in internationalen Verhandlungen auf ein auch andere Stoffe erfassendes Übereinkommen hinzuwirken.

Die vorgeschlagene Änderung des § 3 Abs. 3 des Entwurfs des Ölschadengesetzes beschränkt die Kontrollbefugnis der Behörden auf die Betriebsräume, um der in Artikel 13 Grundgesetz garantierten Unverletzlichkeit der Wohnung Rechnung zu tragen.

Die vorgeschlagene Änderung des § 7 des Entwurfs des Ölschadengesetzes folgt der Stellungnahme des Bundesrates, der auch die Bundesregierung zugestimmt hat.

Bonn, den 15. April 1988

Dr. Hüsch **Schütz**

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333